N°. 265. 1852.

NEDERLANDSCHE STAATS-COURANT.

De prijs dezer Courant met het Bijblad is f 30 in het jaar; die van de Courant alleen f 20 en die van het Bijblad alleen f 15.

De prijs der advertentiën is 25 cents voor den regel bij iedere plaatsing buiten de zegelgelden en briefporten.

ZONDAG 7 EN MAANDAG 8 NOVEMBER.

Bij deze Courant behoort een Bijvoegsel.

NEDERLANDEN.

(Staatsblad n°. 186). *BESLUIT van den 30sten October* 1852, *houdende vernietiging van het daarbij vermelde besluit van den gemeenteraad van* Warmenhuizen.

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Op het rapport van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, van den 27sten October 1852, n°. 191, 2de afdeeling, houdende voordragt tot vernietiging van een besluit van den raad der gemeente *Warmenhuizen* van 11 Augustus 1852;

Overwegende, dat volgens art. 28 *f* der gemeentewet, het lidmaatschap van den raad onvereenigbaar is met de betrekking van ambtenaar, van wege het gemeentebestuur aangesteld of daaraan ondergeschikt, behoudens de bevoegdheid van den burgemeester, die secretaris der gemeente is, om tevens lid van den raad te zijn;

dat derhalve het lidmaatschap van den raad der gemeente *Warmenhuizen* niet te gelijk met het secretariaat door *K. Blom* kon worden bekleed, nadat hij bij Ons besluit van 13 Mei 1852 n°. 1, als burgemeester dier gemeente eervol was ontslagen;

dat de gemeenteraad van *Warmenhuizen* in zijne vergadering van 11 Augustus 1852, op het voorstel van den voorzitter, om tot het ontslag van den secretaris over te gaan, toen *K. Blom* geweigerd had, hetzij van deze betrekking, hetzij van het lidmaatschap van den raad afstand te doen, verklaard heeft daartoe nog geene termen te vinden;

dat in deze verklaring eene handhaving van den secretaris, niettegenstaande zijn lidmaatschap van den raad, ligt opgesloten;

dat dit raadsbesluit alzoo in strijd is met de wet;

Gelet op art. 153 der gemeentewet,

Hebben goedgevonden en verstaan:

Het besluit van den raad der gemeente *Warmenhuizen* van 11 Augustus 1852 te vernietigen.

Onze Minister van Binnenlandsche Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het *Staatsblad* zal worden geplaatst.

Het Loo, den 30sten October 1852.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
THORBECKE.

Uitgegeven den *zesden* November 1852.
De Staatsraad, Directeur van het Kabinet des Konings,
A. G. A. VAN RAPPARD.

Bij Zijner Majesteits besluit van den 4den November 1852, n°. 75, is benoemd tot procureur bij de arrondissements-regtbank te Zutphen, mr. *B. E. Roetwink*, advocaat aldaar.

Bij Zijner Majesteits besluit van den 4den November 1852, n°. 80, is mr. *S. Wybenga* eervol ontslagen als procureur bij de arrondissements-regtbank te Sneek.

Bij Koninklijk besluit van den 4den November 1852, n°. 76, is aan den heer *H. Coopmans*, op zijn verzoek een eervol ontslag verleend als ontvanger der directe belastingen, in- en uitgaande regten en accijnsen te Workum, behoudens aanspraak op pensioen.

MINISTERIE VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN.

Aan Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken.

'S GRAVENHAGE, 30 *October* 1852.

Bij Uwer Excellentie's aanschrijving van den 12den October jl., n°. 181, werd ons een plaatselijk onderzoek bevolen ten einde ons te vergewissen van de gesteldheid van den Hollandschen spoorweg, bijzonderheid van het gedeelte tusschen deze stad en Leyden, en daarvan onmiddellijk verslag te doen.

Uwe Excellentie wenscht daarbij, des noodig, voorstellen te ontvangen van de maatregelen van voorziening die in het belang van de publieke veiligheid zullen dienen te worden genomen.

Wij hebben ons het hooge gewigt der taak die ons werd opgedragen niet ontveinsd.

Om haar naar ons vermogen te volbrengen, was een uitgebreid en naauwgezet onderzoek noodig.

Hierin zullen wij, zoo wij vertrouwen, bij Uwe Excellentie verschooning vinden voor de vertraging die het uitbrengen van dit rapport, ons ondanks, heeft ondergaan.

In eene zaak van dat gewigt was het voor ons pligt niet dan na rijpe overweging en na naauwkeurig onderzoek onze meening te doen kennen.

In de bijzondere stelling waarin de tweede ondergeteekende tot de Hollandsche IJzeren-spoorweg-maatschappij staat, waardeert hij op hoogen prijs het blijk van vertrouwen, door Uwe Excellentie gegeven, door hem aan het in te stellen onderzoek te doen deelnemen.

Hij vermeent evenwel aan dat vertrouwen te zullen te kort doen zoo hij den ontvangen vereerenden last verder uitstrekte dan tot het verleenen van adsistentie en het geven van alle inlichtingen die tot nasporing van de waarheid kunnen dienstig zijn.

Het is in dien zin dat het bevolen onderzoek heeft plaats gehad.

Aan het opstellen van dit rapport nam de tweede ondergeteekende geen deel, en hoezeer hij welligt niet volkomen daarin overal de uitdrukking van zijne gevoelens terugvindt, heeft hij daartegen, in de gegeven omstandigheden, geene bedenkingen willen inbrengen, en het alzoo mede-onderteekend.

In den jongsten tijd zijn op den Hollandschen spoorweg eenige onheilen voorgevallen, waardoor het vertrouwen op de veiligheid van den weg bij velen werd geschokt.

Gelukkigerwijze had men bij geen dier ongevallen eenige verwonding van reizende personen te betreuren, en hoezeer de oorzaken dier ongevallen niet dezelfde waren, ging er een kreet tegen den vervallen toestand van den weg en vooral van zijne houten onderlagen op.

Eene strenge navorsching van het geheel heeft ons de algemeene vrees geenszins doen deelen.

Den weg den 13den October, één dag nadat het laatste ongeval voorviel, met gepaste snelheid, op de meest ter sprake gebragte deelen, op eene locomotief bereden hebbende, gaf dit ons al dadelijk de zekerheid dat geen bijzonder gevaar voor het gebruik van den weg aanwezig was.

Een bepaald onderzoek naar het jongste ongeval deed ons de navolgende bijzonderheden kennen.

Toen de eerste trein van Amsterdam komende en bestaande uit de locomotief *Amsterdam*, een tender, twee goederenwagens en zeven rijtuigen van verschillende klassen, de groote bogt van 5200 el straal bij de laan van Duivenvoorde ongeveer ten einde gereden was, geraakte een der voorwielen van de locomotief op de ijzeren spoorstaaf, liep daarop eenige ellen voort, viel er aan de buitenzijde af, en ging eenige ellen op den voet van de spoorstaaf voort. Vervolgens liep de radkrans van de locomotief eenige ellen op het strekhout van het roosterwerk, zoo als een en ander zeer duidelijk op het terrein door ons kon nagegaan worden, en aan Uwe Excellentie werd kenbaar gemaakt in eene schetsteekening gemaakt naar eene opneming die onmiddellijk na het voorgevallene door de zorg van den tweeden ondergeteekende en in zijne tegenwoordigheid werd gedaan, en aan Uwe Excellentie werd overgelegd bij zijn rapport van 17 October jl.

Na de strekhouten zeer te hebben beschadigd, den grond omgewoeld en het geheele roosterwerk uit zijn verband te hebben gerukt en gewrongen, zijn de locomotief en de tender ongveer 90 el verder in de bermsloot gestort, en tot tegen den overliggenden oever aangedrongen, zonder om te kantelen. Zoowel de locomotief als de tender stonden daar aan elkander verbonden, in bijna loodregten stand, en hadden zooverre wij zien konden, geene schade van eenig belang bekomen.

Volgens ingewonnen berigt hadden de machinist en stoker hunne pligten met bedaardheid blijven volbrengen.

De machinist had den stoom afgesloten, de terugwerking van den stoom daargesteld, zijn post niet verlaten, en was dadelijk werkzaam om het vuur uit te dooven.

De goederenwagens achter den tender stonden nagenoeg overeind tegen elkander en waren zeer beschadigd. De chef-conducteur had getracht den bagagiewagen van den tender los te rukken: hij sloeg daartoe de hand aan de daarvoor bestaande inrigting, doch ongelukkig geschiedde dit op het oogenblik van een hevigen schok, waardoor zijne vingers eene kneuzing ondergingen waarvan hij bijna is genezen.

Een der wagens van de derde klasse was aan de voorzijde ingedrukt, doch de volgende personen-wagens hadden minder geleden. Nog een wagen der 3de klasse, een wagen der 2de klasse en de beide wagens der 1ste klasse, die weinig beschadigd waren, hadden het spoor verlaten, en een wagen der 2de klasse en een der 3de waren daarin blijven staan.

Zooverre ons is bekend geworden, had men bij dit ongeval geene verwonding te betreuren.

Uit de verkregene inlichtingen is ons ten duidelijkste gebleken, dat men de zekerheid kon geven dat de baan, zoowel het roosterwerk als de spoorstaven, op de plaats van het ongeval in de beste orde werden bevonden; dat de spoormal juist paste; dat de buitenste spoorstaven zooveel hooger waren dan de binnenste, zoo als dit voor de bogt behoort te zijn; dat het ongeval niet aan den staat des wegs kon worden geweten, en dat, wanneer het aan de veren en flensen van de locomotief, in verband met den snellen gang van den trein, mogt worden toegeschreven, daartegen ook kon worden aangevoerd dat de locomotief en hare veren op den 12den October naar behooren waren nagezien en in orde gesteld.

Alle inlichtingen komen echter daarin overeen, dat een *zeer snelle gang* aan den trein was gegeven.

Bij de ontvangst op den 13den October van Uwer Excellentie's aanschrijving van den 12den te voren, was de tweede ondergeteekende op de plaats van de ramp, om voor eene behoorlijke herstelling van het beschadigde zorg te dragen. De eerst-ondergeteekende begaf zich met eene locomotief naar de evengemelde plaats om al dadelijk een aanvang met den opgedragen last te maken.

Een naauwkeurig onderzoek van het spoor en van hetgeen daartoe behoort, op het gedeelte waar het ongeluk is voorgevallen, gaf in allen deele de overtuiging dat de omstandigheden met alle juistheid in de vroegere rapporten aan Uwe Excellentie waren medegedeeld.

De sporen en het roosterwerk lagen in de gewenschte orde; alleen ontstond er eenige twijfel in hoeverre een der strekhouten van het binnenspoor tot het ongeval kon hebben medegewerkt. Wij deden dien balk uit het spoor nemen, bij de zamenvoeging der spoorstaven doorzagen, en bevonden dat wel is waar het spint van dit greenen hout gedeeltelijk was vergaan, maar dat de kern nog zeer gaaf en gezond hout bevatte ter gemiddelde breedte van 23 duim en gemiddelde hoogte van 19 duim.

Wij hebben dit stuk hout herwaarts gevoerd, en het aan het spoorwegstation ter bewaring gegeven.

Wij hadden de eer het den 28sten jl., op de plaats zelve, aan Uwe Excellentie te vertoonen, en voegen hierbij eene afteekening der beide zijvlakken, zoo als die na de doorzaging door ons zijn bevonden.

Wij herinneren hier dat de strekhouten van den spoorweg op 70 duim afstand zijn ondersteund, en op de geheele lengte onderstopt, zoodat de mindere afmetingen, die de uitgenomen balk ten gevolge van het vergaan van het spint heeft, van te weinig uitwerking kunnen zijn om naar onze overtuiging daarin de reden van het ongeval te zoeken.

Andere oorzaken moeten noodwendig daartoe het hare hebben bijgebragt.

Wij hebben redenen om te gissen dat, den vorm der flensen of radkranden en eene mindere stramheid van sommige veren van de locomotief in aanmerking nemende, die oorzaken alleen in het te hard rijden kunnen gelegen zijn.

Hetgeen anders geen reden tot een ongeval zou geven, is dus hier, in verband met de mindere hardheid van den grond, welligt door een te zeer versnelden gang veroorzaakt.

Uwe Excellentie houde het ons ten goede dat wij slechts gissenderwijze spreken.

Bij elk spoorweg-ongeluk is het altijd allermoeijelijkst a posteriori na te gaan wat de oorzaak, wat de uitwerking van het ongeval is geweest.

Zoo men het spoor minder stevig vindt liggen; zoo de sporen minder vast zijn; zoo de locomotiefveren niet de vereischte kracht bezitten of niet naar behooren belast worden bevonden, — wie onzer kan zeggen of zulks vóór het deraillement zoo is geweest, en of het niet door het deraillement zelf is veroorzaakt?

En zoo men met veel grond kan beweren dat het ongeluk plaats vond omdat men te hard reed, — wie onzer kan ontdekken tot welk uiterste dat harde rijden werd gedreven?

Wij hebben bij het voorgevallene op den 12den October stilgestaan, omdat wij de zaak, zooveel in ons vermogen lag, wenschten tot klaarheid te brengen, en wij in het gebeurde eenen leiddraad zochten voor ons verder onderzoek en de voorstellen die van ons gevraagd worden.

Dat onderzoek werd door ons in het werk gesteld den 13den, 14den, 16den en 19den October.

De eerstondergeteekende toen voor weinige dagen door Uwe Excellentie naar elders geroepen zijnde, kon ons onderzoek eerst in de jongste dagen worden voortgezet en volbragt.

Een algemeen overzigt van den weg tusschen Amsterdam en Rotterdam, dat wij voor een groot deel te voet deden, gaf ons al dadelijk de overtuiging dat de spoorweg, zoowel wat aardenbaan als roosterwerk aanbetreft, met veel zorg en naauwgezetheid wordt onderhouden.

De zuivere regte strekking der spoorstaven, hunne keurige bewerking in de kromten, waarin geene leemte te vinden was, strekten ten bewijze dat er eene sterke verbinding van de spoorstaven met de onderlagen plaats heeft.

Hoe toch zou men die zuiverheid van strekking en parallellisme kunnen behouden, zoo de spoorstaven niet op eene hechte wijze aan het houten roosterwerk waren verbonden?

De togt met de locomotief had ons ook reeds geleerd, dat, bij gepaste snelheid, geene gevaarlijke beweging in de locomotief was te bespeuren, op dat deel van den weg dat het meeste ter sprake is gebragt. De eindverbindingen der spoorstaven laten echter hier, zoowel als op de meeste spoorwegen, te wenschen over. Het zijn de zwakste punten der spoorwegen. Meer bijzonder is de aandacht der technici in de laatste jaren daarop gevestigd geworden, en zijn er onderscheidene middelen uitgedacht om die verbindingen op eene meer stevige en duurzame wijze te bewerken.

Ook bij de directie van de Hollandsche IJzeren-spoorweg-maatschappij maakte het reeds vóór den 12den October een punt van overweging, op welke wijze hierin te voorzien ware.

Onderscheidene modellen waren daartoe vervaardigd, waarmede men voornemens was proeven te nemen.

Eene proef op uitgebreide schaal was reeds door haar genomen op het dubbele spoor dat aan het station van Haarlem grenst.

De zaak verdient allezins eene ernstige overweging en verbetering: dit heeft men op vele spoorwegen ondervonden. Men moet het indringen van de spoorstaven in het hout beletten, en ook zooveel mogelijk voorkomen dat de spoorstaven uit hetzelfde horizontale vlak geraken, doordien de eene door de zware locomotief wordt nedergedrukt, en de andere òf blijft staan òf eenigzins opwaarts wordt gedreven. Het aanstooten van alle raderen is hiervan het gevolg; bij te groote snelheid kan dit op de veiligheid van het vervoer van nadeeligen invloed zijn.

Ook is het ons voorgekomen dat bij de constructie die bij deze en eenige andere spoorwegen gevolgd is, de verbinding der spoorstaven met het houten roosterwerk op sommige plaatsen voor verbetering vatbaar is.

Door het indringen van de spoorstaven in het hout, hetgeen bij het overgaan der locomotieven plaats vindt, blijven de koppen der houtschroeven uitsteken. Van tijd tot tijd moeten die houtschroeven worden nedergeschroefd. Dit gaat soms met moeijelijkheden gepaard, omdat de schroeven in het hout roesten. Wanneer men er niet in slagen kan de verroeste houtschroeven in te draaijen of te vernieuwen, moet men òf nieuwe gaten boren, òf, in navolging van hetgeen in Duitschland gebruikelijk is, zijne toevlugt tot ijzeren haken nemen; hoezeer wij vreezen dat dit laatste middel van nadeeligen invloed op de strekhouten zal zijn.

In Duitschland rusten de spoorstaven veelal op eiken dwarsleggers; daar heeft men dit nadeel der haken minder te duchten omdat zij minder gelijk met den draad van het hout worden ingeslagen. Wat de ondervinding ook daaromtrent leeren moge, wij houden ons overtuigd dat geene pogingen moeten onaangewend blijven om de verbinding van het hout en van de rails bij voortduring zooveel doenlijk te verzekeren.

Omtrent de houten onderlagen en ijzeren spoorstaven van dezen spoorweg moeten wij eenige opmerkingen doen voorafgaan.

De Hollandsche ijzeren spoorweg is in verschillende tijdvakken aangelegd:

de 1ste sectie, van Amsterdam naar Haarlem, werd geopend in 1839; zij is lang . . . . 16870 N. el;

de 2de sectie, van Haarlem tot Leyden, werd geopend in 1842, en is lang . . . . 28800 » »

de 3de sectie, van Leyden tot 's Gravenhage, werd geopend in 1843; zij is lang . . . . 15430 » »

de 4de sectie, van 's Gravenhage tot Rotterdam, werd geopend in 1847; zij is lang . . . . 23400 » »

dat is te zamen . . . 84500 N. el.

of 84,5 N. mijl.

De lengte spoor die moet onderhouden worden, is evenwel veel langer. Zij wordt gerekend:

voor de	1ste sectie	op	19529	el;
» »	2de »	»	45700	»
» »	3de »	»	16101	»
» »	4de »	»	24915	»
» »	stations	»	8927	»
» »	werkplaats	»	1720	»
dat is te zamen			116892	el,

of nagenoeg 117 mijl spoor.

De 1ste sectie werd in 1838 aangelegd, volgens de plannen en bestekken door den toenmaligen ingenieur-directeur opgemaakt, en door den Minister van Binnenlandsche Zaken goedgekeurd.

Bij den aanleg van dezen eersten spoorweg werd ernstig overwogen of men houten dan wel steenen onderlagen zoude gebruiken.

Niet onbelangrijk schijnt het ons toe, hier met eenige woorden te herhalen hetgeen wijlen de hoofdingenieur B. H. Goudriaan, die destijds met de algemeene dienst belast was, bij rapport van 8 December 1837, nº. 1564, aan den Minister van Binnenlandsche Zaken schreef.

» Het is nog niet lang geleden (dus schreef G. in 1837) dat tot den
» aanleg van eenigzins belangrijke spoorwegen, algemeen het gebruik
» van *hardsteenen* blokken tot ondersteuning der ijzeren spoorstaven ver-
» kieslijk werd geoordeeld boven het gebruik van *houten* onderlagen,
» welke geene zoo groote duurzaamheid kunnen aanbieden.

» Houten onderlagen zijn mede toegepast geworden, ofschoon slechts
» eene tijdelijke bestemming hebbende, hetzij ter bespoediging van de
» uitvoering, omdat hardsteenen blokken niet dadelijk in genoegzame
» hoeveelheid waren te bekomen; hetzij op sommige gedeelten waar de
» baan zich in ophooging bevond en eenigen tijd tot zakking en inklin-
» king der gronden behoefde: in allen geval met het doel om de aan-
» vankelijk gebezigde houten onderlagen in het vervolg door duurzame
» hardsteenen blokken te doen vervangen. Intusschen heeft het gelijktijdig
» gebruik van houten en steenen onderlagen gelegenheid gegeven tot de
» opmerking dat de spoorregels veel spoediger ontsteld geraakten en
» onafgebrokener onderhoud vorderden ter plaatse waar dezelve op hard-
» steen gevestigd waren, dan op de gedeelten waar men zich van houten
» onderlagen had bediend, en is deze opmerking bij vermenigvuldiging
» der spoorwegen, zoo in Noord-Amerika als in Engeland, meer en meer
» en derwijze bevestigd geworden dat thans (1837) de voornaamste inge-
» nieurs, die zich met den aanleg van spoorwegen aldaar bezig houden,
» eenstemmig van gevoelen zijn dat de houten onderlagen de voorkeur
» boven de steenen verdienen."

Zoo werd voor de 1ste sectie een houten roosterwerk van ruwe eiken boomstammen aangenomen, met bepaling dat de strekhouten aan de topeinden geene mindere zwaarte dan 17 en 21 duim mogten hebben.

In navolging van hetgeen destijds op den spoorweg van Dublin naar Kingstown en van Londen naar Bristol plaats had, werden brugvormige spoorstaven aangenomen, ter lengte van minstens 4 el, ter hoogte van slechts 5 duim en wegende niet meer dan 20 Ned. ponden per strekkende el.

Bij beschikking van 14 Januarij 1838, nº. 69, heeft de toenmalige Minister van Binnenlandsche Zaken zijne goedkeuring aan deze constructie gehecht.

Men dacht destijds weinig dat de ondervinding het ontoereikende der voorgeschrevene spoorstaven zou bewijzen.

Wij zijn hierbij blijven stilstaan, omdat een deel dier spoorstaven nog op den spoorweg ligt, en dit, zoo als later blijken zal, op de wielen der locomotieven van invloed is geweest.

Bij den verderen bouw van den spoorweg van Haarlem tot Rotterdam is, op voorstel van den tweeden ondergeteekende, een steviger roosterwerk met greenen strekhouten, zwaar 20 en 28 duim, aangenomen, en zijn daarop spoorstaven gelegd hoog 0.065 en wegende 30 Ned. pond per strekkende el.

Bij Haarlem zijn in lateren tijd spoorstaven van 35 à 36 Ned. pond per el verwerkt.

Gedurende de exploitatie heeft de maatschappij zich beijverd de vroeger te ligt bevonden spoorstaven allengskens door zwaardere te doen vervangen. Al dadelijk werden bij ruim de helft der 1ste sectie, namelijk het geheele gedeelte tusschen Haarlem en Halfweg, en een deel van den weg tusschen Halfweg en Amsterdam, de ligte spoorstaven opgenomen en door zwaardere vervangen; jaarlijks werd met deze verwisseling voortgegaan, terwijl de maatschappij het voornemen had aan de verdere verwisseling in het volgende jaar eene krachtige hand te slaan.

Uwe Excellentie zal uit de hierboven gedane opgave der tijdstippen waarop de onderscheidene sectien van den weg zijn geopend, hebben opgemerkt, dat de houten onderlagen den navolgenden ouderdom hebben bereikt:

op de	1ste	sectie	13	jaren;
» »	2de	»	10	»
» »	3de	»	9	»
» »	4de	»	5	»

Verschillend is de tijd van duur voor het hout dat in omstandigheden is geplaatst, zoo als het roosterwerk van eenen spoorweg.

Die tijd hangt af van de soort en de hoedanigheid van het verwerkte hout, van de soort van ondergronden waarin het is gelegen, en van de warmte en vochtigheid waaraan het was blootgesteld.

Blijkens onze ondervinding bij de spoorwegen krijgt men zulke uiteenloopende uitkomsten, dat wij het gewaagd zouden vinden een cijfer als middental aan te geven, waarnaar men als vaste regel zou kunnen ter toetse brengen, of bij het vernieuwen dier houten onderlagen te veel of te weinig wordt gedaan.

Intusschen is op de drie eerste sectien van den Hollandschen spoorweg het tijdstip reeds aangebroken, waarop de houten onderlagen, en vooral het spint, aan bederf onderhevig worden.

Bij sommige bespeurt men dit na vier à vijf jaren. Andere zijn nog gaaf na het dubbele van dien tijd.

Het spint, bij het greenen hout zoo ruim aanwezig, ondergaat al spoedig dien nadeeligen invloed; het bederf deelt zich allengskens aan de kern van het hout mede, en zoo nadert het tijdstip waarop het hout in het belang der publieke veiligheid moet worden vernieuwd.

Bij eene spoorweg-onderneming als de onderhavige, is het voor den bouwopziener uiterst moeijelijk dit tijdstip met juistheid te kiezen.

Aan de eene zijde wordt hij door de publieke veiligheid gedrongen het oogenblik der vernieuwing te vervroegen; de geldelijke belangen der onderneming die aan zijne zorgen zijn toevertrouwd, gebieden hem aan de andere zijde geen hout te vernieuwen dat, zonder bezwaar, nog dienen kan.

Wij hebben ons tot taak gesteld te onderzoeken in hoeverre men dien middenweg bij den Hollandschen spoorweg al dan niet heeft weten te houden.

Volgens gedane aanteekeningen, zijn van 1849 tot ultimo September 1852 65,295 strekkende el strekhouten en 12,193 stuks dwarsleggers vernieuwd. Daar de vierde sectie nog geen noemenswaardig onderhoud heeft gevorderd, blijkt hieruit, dat ruim een derde deel der strekhouten van de drie eerste sectien in de laatste vier jaren door de maatschappij is vernieuwd geworden.

De balansen der onderneming leeren ons dan ook dat belangrijke sommen daarvoor zijn uitgegeven.

In het laatste boekjaar 1851 werd daaraan eene som van f 45,613.40 besteed.

Hoe aanzienlijk deze vernieuwingen ook mogen geacht worden, blijft het de vraag, of daarmede genoeg gedaan is, en of er voor het vervolg niet meer behoort te worden gedaan.

Wij hebben getracht ons daarvan, zooveel wij vermogten, met onpartijdigheid te vergewissen.

Op onze inspectie van 13—19 October hebben wij ons beijverd de onderlagen, die ons voorkwamen het meest door bederf te zijn aangetast, te doen ontblooten. Wij hebben ze met aandacht onderzocht, en naar onze overtuiging en ondervinding niet éénen balk gevonden, waardoor een onheil aan eenen behoorlijk aangevoerden trein kon worden berokkend.

Wij hebben evenwel daarbij balken gezien, waarvan eene spoedige vernieuwing wenschelijk is. Doch bij een goed beheer zal dit wel altijd het geval blijven. Daar waar dagelijks vernieuwing plaats heeft, zal ook dagelijks te vernieuwen gevonden worden. Het komt er maar op aan de grens met juistheid af te palen, waar de verwerping van het oude hout moet plaats vinden.

Het is beter te veel dan te weinig te doen, en zoowel in het belang van het reizende publiek als van de maatschappij zelve is het raadzaam, dat de schaal naar de zijde der veiligheid overhange.

Het is ons nergens gebleken dat door de maatschappij anders gehandeld wordt.

Omtrent de veiligheid van den weg gerustgesteld, hebben wij Uwe Excellentie dadelijk geene bijzondere voorzorgmaatregelen voorgedragen, omdat wij de overtuiging hadden, dat bij een behoorlijk gebruik van den weg geen ongewoon gevaar aanwezig was.

Na den noodlottigen 12den October hebben meer dan 150 treinen den weg doorloopen. Zij hebben te groote snelheid vermeden, en het is ons niet bekend geworden dat er zich bij hunne beweging eenig bedenkelijk verschijnsel heeft voorgedaan.

Wij hebben het evenwel niet bij ons eerste onderzoek laten berusten.

In tegenwoordigheid van den heer ingenieur van den waterstaat J. Lebret, hebben wij op den 25sten, 26sten en 27sten jl. eene regelmatige ontblooting van het spoor tusschen 's Gravenhage en Haarlem bevolen. Van afstand tot afstand zijn de onderlagen aan de binnenzijde geheel opengelegd, om zoowel den toestand van het hout als van de opsluitingswiggen te kunnen nagaan.

Uwe Excellentie heeft ons de eer aangedaan, op den 28sten, onze inspectie voor een groot deel bij te wonen. Zij heeft zich met ons kunnen overtuigen dat het hout in het algemeen in eenen veel beteren toestand verkeert, dan het aan oppervlakkige beschouwers is toegeschenen; veel beter, dan te verwachten is wanneer men zijn oordeel grondt op het vergane of dat op het bovenvlak of aan de zijvlakken van vele strekhouten aanwezig is.

Even als bij de vorige inspectie hebben wij in de aldus ontbloote gedeelten tusschen 's Gravenhage en Haarlem niet éénen balk gevonden waarvan de kern tot verrotting was overgegaan; en zoo er al eenige weinige balken te voorschijn kwamen, waarvan de tijd tot vernieuwing was aangebroken, zoo spreken wij met volle overtuiging wanneer wij zeggen; dat èn onderlagen èn aansluiting der wiggen en strekhouten overal de blijken van een zorgvuldig onderhoud droegen, en ook hier niet één balk werd gevonden die voor de veiligheid van den weg gevaarlijk was te noemen.

Om hieromtrent nog met meerdere zekerheid ons oordeel te vellen, hebben wij den 29sten den spoorweg van 's Gravenhage tot Haarlem met een der gewone treinen *op de locomotief* doorloopen. Van tijd tot tijd werd daarbij eene snelheid van 45 à 48 Ned. mijlen in het uur bereikt, en wij bevonden er niet één verontrustend verschijnsel zich daarbij voordeed.

Gedurende den rid werd de snelheid door den ingenieur J. Lebret opgenomen.

Maar hoezeer ook onze overtuiging vaststaat dat het spoor thans in goede orde is, zoo zeer zijn wij ook overtuigd dat de vernieuwing van het hout bij voortduring krachtig moet worden doorgezet.

Wij vertrouwen den toestand van den spoorweg door het bovenstaande naar waarheid en met een onpartijdig oog te hebben geschetst, en naar ons beste weten de bestaande leemten te hebben aangewezen.

Wij hebben ons ook beijverd de locomotief *Amsterdam*, met welke het ongeluk van 12 October plaats greep, reeds den 14den in de werkplaats te Haarlem te onderzoeken. Zij had bij den val nog al geleden, en wij konden wel bespeuren dat dit het geval was met de veren, die door den hevigen doorgestanen schok blijkbaar waren ontzet.

De door ons gedane beproeving en opmeting der veren hebben ons dan ook slechts kunnen leiden tot gissingen omtrent haren toestand vóór den val.

Mogen wij ons niet, dan waren de veren aan de regter zijde der locomotief geplaatst, iets minder krachtig dan de daartegenover geplaatste; dit kan bij den snellen gang door de bogt bij Voorschoten van nadeeligen invloed geweest zijn. Maar wij herhalen het, het is slechts eene gissing die a posteriori moeijelijk tot waarheid is te brengen, en wordt tegengesproken door de verklaring van den werkmeester, volgens welke de veren van de *Amsterdam* door hem waren beproefd en den 12den October gelijkelijk belast.

Onze aandacht heeft zich vervolgens gevestigd op de radkransen of flensen van de locomotief *Amsterdam*.

Wij bevonden dat de voor- en achterwielen zorgvuldig naar dezelfde mal waren afgedraaid, terwijl de randen der drijf- of middenwielen naar eene andere mal waren bewerkt.

De flensen der voorwielen hadden eene hoogte van 23 streep; die der drijfwielen waren iets hooger, en zijn door ons gemeten op 26 streep. De flens der voor- en achterwielen kwam ons voor, iets stomper te zijn bijgewerkt dan gewoonlijk geschiedt.

De mindere hoogte aan de flensen gegeven, is voortgevloeid uit de mindere hoogte van de 20ponds spoorstaven, waarvan nog een deel op den spoorweg aanwezig is. Den stomperen hoek, waaronder de flensen zijn bijgewerkt, heeft men noodig geacht om minder tegen de eindverbindingen der spoorstaven aan te stooten en om beter bestand te zijn tegen de afslijting in de te sterke bogten die bij den aanleg van de 1ste sectie bestonden, doch in de laatste jaren op grootere straal zijn verlegd.

De locomotief *Amsterdam*, waarvan hier de rede is, werd gebouwd in de werkplaatsen van den bekenden Robert Stephenson bij New-Castle, naar zijn bekend patent systema.

Die locomotieven onderscheiden zich van andere door hare meerdere lengte, door de plaatsing der raderen, zijnde de achterraderen digter dan de voorraderen bij de drijfwielen geplaatst. Ook is het gewigt op de achterraderen gewoonlijk grooter dan bij andere locomotieven, en hangt de vuurhaard over de as van de achterwielen. Een en ander brengt toe, dat bij zeer snelle beweging de voorwielen, bij het zoogenaamde galopperen, hooger kunnen opspringen.

Vooral is dit het geval wanneer de middelpuntvliedende kracht in eene kromte hiertoe medewerkt, en eene te groote snelheid den schadelijken invloed van al de opgenoemde kleine oorzaken op eene noodlottige wijze doet te zamen werken.

Dat er bij het ongeval van den 12den October eene te groote snelheid aan den trein werd gegeven, is ons uit alle gedane nasporingen gebleken; hoeveel die snelheid is geweest, kunnen wij met geene mogelijkheid nagaan.

Het is evenwel bepaaldelijk aan die te groote snelheid dat wij het gebeurde toeschrijven. Ons onderzoek, zoowel van den weg zelven als van het gebruikte materieel, heeft ons de gemoedelijke zekerheid gegeven dat zonder te groote snelheid geen ongeluk zou zijn gebeurd.

Naauwgezet was ons onderzoek naar de oorzaken van het onheil van den 12den October. Wij hebben daaraan meer tijd besteed dan welligt door Uwe Excellentie verlangd werd, maar wij mogten niet anders handelen, daar wij ons in staat moesten stellen aan het tweede gedeelte der op ons verstrekte lastgeving te voldoen; namelijk de maatregelen van voorziening voordragen die in het belang der publieke veiligheid kunnen worden genomen.

Wij moesten de kwaal kennen alvorens de middelen tot leniging te mogen aangeven.

Het eerste en voorname middel, dat daartoe in aanmerking komt, is het voorschrijven van een maximum van snelheid dat in geen geval op eenig deel van den weg mag worden overschreden.

Wij gelooven, dat dit maximum op 45 Nederlandsche mijlen (van 1000 el) in het uur zou dienen bepaald te worden.

Wij ontveinzen ons niet dat deze bepaling welligt niet aan het publiek aangenaam zal zijn, omdat de reis van Amsterdam naar Rotterdam daardoor zal moeten verlengd worden.

In dit bezwaar, zoo het bij Uwe Excellentie overwegende wordt beschouwd, zou te gemoet te komen zijn door sommige der talrijke tusschenstations van dezen spoorweg meer voorbij te rijden dan thans gebruikelijk is.

Wij rekenen dat elk tusschenstation of halte een tijdverlies veroorzaakt van minstens 3 minuten, terwijl dit verlies bij de steden op 7 à 8 minuten kan berekend worden.

Van den tijd die voor eenen trein tusschen Amsterdam en Rotterdam wordt toegestaan, moet, wanneer al de stations en halten worden aangedaan, minstens worden afgerekend:

5 steden ad 7 minuten is	35	minuten,
1 waterplaats, Veenenburg	5	»
8 halten ad 3 minuten	24	»
voor de beweegbare bruggen, stel. .	6	»
alzoo te zamen . .	70	minuten,

getal dat onmiddellijk aangroeit, wanneer het een of ander toeval eenig tijdverlies op een der 14 stations of halten doet plaats vinden.

Bij de 14 stations of halten worden ongeveer 14 kilometers in den bovengestelden tijd met verminderde snelheid doorloopen; deze aftrekkende van de totale lengte des wegs ad 84 mijlen, blijft nog te doorloopen 70 mijlen; en daartoe aannemende eene gemiddelde snelheid van 40 mijlen in het uur, zoo is er voor den geheelen weg benoodigd:

$$70 + \frac{70 \times 60}{40} = 175 \text{ minuten,}$$

of 2 uur 55 minuten.

Dit doet ons zien dat, zonder overdrijving van snelheid, bij het behouden der vele stations en halten van den Hollandschen spoorweg, de reis tusschen Amsterdam en Rotterdam bezwaarlijk in minder dan 3 uren kan worden afgelegd.

Sinds den 12den October zijn de strengste orders uitgevaardigd om de snelheid van 45 mijlen in het uur niet te overschrijden, waarvan het gevolg dan ook is dat de treinen thans in den regel ruim $1/4$ uur later aankomen dan op de biljetten is aangekondigd.

Het tweede middel waarvan wij de aanprijzing aanbevelen, is het zooveel mogelijk verhoogen der radkransen of flensen, zoowel der locomotieven als der wagens; en het vermijden van eene te stompe vereeniging van die radkransen met de vellingen.

Om hiertoe op eene volledige en afdoende wijze te geraken, zal de maatschappij kunnen worden aangemoedigd in het reeds door haar opgevatte voornemen om krachtig voort te gaan in het verwisselen van het laatste nog overgeblevene gedeelte der oude 20 Ned. ponds spoorstaven door andere van minstens 30 pond, of nog beter door spoorstaven van minstens 35 pond per strekkende el, zoo als daarvan reeds een gedeelte met het beste gevolg door haar is beproefd.

Met de eindverbindingen der spoorstaven heeft de maatschappij sinds eenigen tijd eene proefneming op vrij groote schaal gedaan; zij behoort daarmede voort te gaan, en in de eerste plaats die eindverbindingen

te verzorgen, waarbij zich de behoefte tot voorziening het meest doet gevoelen, al was het dat die verzorging aanvankelijk en tijdelijk bestond in het aanbrengen van eiken platen onder de einden der spoorstaven.

Bij de beoordeeling van onze spoorwegen, en vooral wanneer men de snelheid, hier te lande oorbaar, met die van vreemde spoorwegen vergelijkt, moet men nimmer uit het oog verliezen dat in onze veen- en derrieachtige gronden het eigenlijke spoor nimmer tot rust komt.

Wij hadden de eer Uwer Excellentie in loco te doen opmerken hoe dat spoor op den Hollandschen spoorweg sinds de opening op eenige plaatsen met meer dan eene el, soms $1\frac{1}{2}$ à 2 el, is aangevuld moeten worden om zijne oorspronkelijke hoogte te behouden.

Dat aanhoudend aanhoogen vereischt eene bijna dagelijksche zorg, waarbij het spoor nooit tot rust, nooit tot volkomen vastheid komt.

Aan dit bezwaar is op onze spoorwegen grootendeels te gemoet gekomen door het kostbare doch sterkere stelsel van dwars- en strekhouten, waarbij het te zamen verbonden roosterwerk een hecht geheel vormt; maar het blijft niettemin waar, dat dit roosterwerk nog, onder de 20 à 22 ton zware locomotieven, eenigzins nageeft, en dit hoofdzakelijk aan de zwakte van den ondergrond is toe te schrijven.

Bij de vele treinen die dagelijks den Hollandschen spoorweg doorloopen, is het uiterst moeijelijk het spoor in volkomen orde te houden, zonder de veiligheid der treinen in de waagschaal te stellen. De tijd tusschen twee achtereenvolgende of elkaâr kruisende treinen is zoo kort, dat een behoorlijk onderhoud van den weg daardoor uiterst moeijelijk wordt.

Maar hoezeer wij niet overtuigd zijn dat zoo veel treinen als er daags op den Hollandschen spoorweg loopen voor eene geregelde en goede communicatie tusschen Amsterdam en Rotterdam noodzakelijk zijn, zoo durven wij niettemin geene vermindering van dat aantal voorstellen, omdat wij ons overtuigd houden dat dit bij het publiek geen bijval zou vinden.

Eene geregelde dienst zal door een dubbel spoor worden bevorderd en in de laatste jaren is dan ook, zonder aandrang van het Gouvernement, door de maatschappij een dubbel spoor gelegd van Haarlem tot Veenenburg over eene lengte van ongeveer 14000 el, waarvan de kosten kunnen geraamd worden of f 238,000.

Het enkel spoor vindt men alzoo nog, met eenige uitzonderingen, zoo als geheel door de stad Haarlem, bij de nadering der stations, en bij alle beweegbare en groote bruggen:

van Amsterdam tot Haarlem over 16870 el;
van Veenenburg tot 's Gravenhage over 30230 el; en
van 's Gravenhage tot Rotterdam over 23400 el;

dat is te zamen over 70500 el.

Om deze geheele lengte van ongeveer 70000 el met dubbel spoor te beleggen, rekenen wij dat een kapitaal zou vereischt worden van f 1,200,000.

Wij gelooven niet, dat de finantiele toestand der maatschappij haar toelaat zulk een aanzienlijk offer te brengen.

Wij gelooven ook niet dat zulks onvermijdelijk noodig is.

Zoo het dubbel spoor van Veenenburg tot 's Gravenhage wierd doorgetrokken, waartoe een kapitaal van ruim f 500,000 toereikende is, zou reeds eene aanzienlijke verbetering aan den weg en zijne exploitatie zijn toegebragt.

Van Amsterdam naar Haarlem, en van Rotterdam naar 's Gravenhage, kan de dienst altijd geregeld plaats hebben. Niet alzoo tusschen Haarlem en 's Gravenhage, omdat elke vertraging, elk ongeval, hoe gering ook, waardoor de geregelde gang der treinen gestoord wordt, op de kruising der treinen van invloed is, en hiervan eene algemeene stoornis in de dienst der treinen en in het onderhoud van den weg het gevolg is; die stoornis zou grootendeels worden vermeden zoo het dubbel spoor zich van Haarlem tot 's Gravenhage uitstrekte.

Wat het onderhoud der houten onderlagen aanbetreft, is het onze overtuiging dat geene bijzondere maatregelen aan de maatschappij behoeven te worden opgelegd.

Aan haar zou evenwel door Uwe Excellentie kunnen aanbevolen worden om zich niet door te veel spaarzaamheid er toe te laten brengen om het tijdstip te overschrijden waarop de spoorbalken, in het belang van een veilig vervoer, behooren te worden vernieuwd.

Naar de elders verkregene ondervinding is het allezins raadzaam dat in het vervolg geene greenen balken in den weg worden verwerkt, zonder vooraf naar de vinding van *Bethell*, door het indringen van teerolie, met kreosoot bezwangerd, of eenig ander beproefd middel, tegen verrotting te worden beveiligd.

Hoe lang de aldus bereide balken kunnen duren, is ons nog niet bekend, maar wij weten met zekerheid dat door die bereiding, zelfs aan het zoo verganke1ijke spint van greenen hout, eene groote duurzaamheid wordt verzekerd, zoodat na een tiental jaren in de spoorwegen te hebben gelegen, daaraan nog geen begin van verrotting is te bespeuren.

Onder de middelen die in het belang der publieke veiligheid dringend gevorderd worden, zullen wij Uwe Excellentie niet behoeven te herinneren aan eene politiewet voor de spoorwegen.

Reeds bij brief van 26 Januarij 1844 heeft de Raad van Administratie van den Hollandschen ijzeren spoorweg op het spoedig tot stand brengen van zoodanige wet bij den toenmaligen Minister van Binnenlandsche Zaken aangedrongen.

Den 30sten November 1850 had hij de eer aan Uwe Excellentie zijne consideratien op eene medegedeelde concept-wet van politie kenbaar te maken en er de noodzakelijkheid van erkend.

Wij gelooven dat het oogenblik gekomen is, waarop een ieder van de noodzakelijkheid van wettelijke bepalingen doordrongen is.

En hiermede aan het einde van onze taak gekomen, acht zich de tweede ondergeteekende gedrongen Uwe Excellentie nog het volgende eerbiedig voor te stellen.

Hij werd bij ministeriele dispositie van den 27sten Junij 1845, nº. 122, 3de Afdeeling, om daarbij vermelde redenen, uitgenoodigd als speciale commissaris van 's Rijks wege ter vervanging van wijlen den hoofdingenieur B. H. Goudriaan bij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij op te treden.

Die betrekking is dan ook tot heden door hem naar zijn beste weten vervuld, zonder dat er bij den toenmaligen Minister, noch bij deszelfs opvolgers, noch bij Uwe Excellentie redenen gevonden zijn ze onvereenigbaar te achten met de betrekking die door hem bij de Spoorwegmaatschappij bekleed wordt.

Hetgeen echter bij de opvolgende Ministers, en ook bij Uwe Excellentie, geen bezwaar schijnt te hebben opgeleverd, kan onder de tegenwoordige omstandigheden een bezwaar voor hem zelven zijn geworden; en hoezeer innig overtuigd, in de dubbele betrekking die hem was toevertrouwd, nimmer in de vervulling zijner pligten te zijn te kort geschoten, zoo kan hij het niet van zich werpen, dat hij meent dat beide deze betrekkingen thans onvereenigbaar zijn.

Hij neemt daarom bij deze gelegenheid de vrijheid, aan Uwe Excellentie eerbiedig voor te stellen, hem *op zijn verzoek* van de verdere vervulling der betrekking van specialen commissaris van wege het Rijk bij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij eervol te ontheffen, en die betrekking in andere handen te doen overgaan.

Hij acht dit zelfs in het voordeel van eene onderneming die hem jaren lang reeds zoo veel zorgen heeft gekost, waarvoor hij steeds rusteloos is werkzaam geweest, geene opoffering hem immer te veel was, waaraan hij zijne beste levensjaren heeft gewijd, en waarvan hij de belangen steeds met die van het publiek, naar zijn vermogen, heeft trachten te vereenigen.

De Inspecteur en Hoofdingenieur van den Waterstaat,

L. J. A. van der Kun.

F. W. Conrad.

Aan Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken.

'S Gravenhage, 2 *November* 1852.

Bij Uwer Excellentie's aanschrijving van 15 October jl., nº. lit. F heb ik in last ontvangen om, in verband met het onderzoe[k] betreffende den spoorweg van *Amsterdam* naar *Rotterdam*, mi[j] insgelijks door een plaatselijk onderzoek te vergewissen van de gesteldheid van den *Rhijnspoorweg* en van het daarop voorhanden materieel.

Den 19den, 20sten en 21sten October jl. heb ik aan die lastgevin[g] voldaan, en den Rhijnspoorweg, met al hetgeen daartoe behoort, me[t] aandacht nagegaan.

Meer bijzonder heb ik de gesteldheid der houten onderlagen onderzocht.

Te dien aanzien moet ik herinneren, dat op den Rhijnspoorweg tw[ee] stelsels van houten onderlagen zijn toegepast.

Van Amsterdam tot Driebergen, dat is op het deel van den we[g] waarin zich de slapste gronden bevinden, liggen de 25ponds spoorstaven op een roosterwerk van greenen balken, zijnde de dwarshout[en] zwaar 15 en 30 duim en de strekhouten zwaar 20 en 30 duim.

Van Driebergen tot Arnhem liggen de 30ponds spoorstaven allee[n] op greenen strekhouten, gemiddeld zwaar 18 en 35 duim, die om d[e] 2 el onderling verbonden zijn door greenen koppelhouten, zwaar 18 e[n] 18 duim, en ijzeren ankers.

Van Driebergen tot Arnhem werd al het hout, vóór de verwerking tegen verrotting beveiligd door het inpersen van teerolie, met kreosoot bezwangerd, waarvoor *Bethell* destijds in Engeland patent had genom[en].

Het gedeelte van den weg tusschen Amsterdam en Utrecht werd de[n] 6den December 1843 plegtig geopend.

Den 17den Julij 1844 werd de weg tot Driebergen geopend.

Den 16den Mei 1845 werd de dienst tot Arnhem voor het publi[ek] ingesteld, nadat zulks eenige maanden te voren tot Veenendaal h[ad] plaats gehad.

Hieruit blijkt dat het hout voor den Rhijnspoorweg van 8 tot [illegible] jaren in de baan heeft gelegen.

Het hout voor het deel van Amsterdam tot Utrecht was evenwel re[eds] in 1840 en 1841 geleverd, en had op stapel nog al geleden, omdat m[en] bij de opstapeling weinig de vertraging voorzag die door de geregtelij[ke] onteigeningen aan de voltooijing van den weg zou ten deel vallen.

Bij de onlangs gedane en vroegere inspectien is mij dan ook geble[ken] dat veel hout tusschen Amsterdam en Driebergen is moeten vernieu[wd] worden.

Volgens gehouden aanteekeningen heeft die vernieuwing bedragen:

DIENSTJAREN.	Strekhouten.	Dwarslegge[rs].
1849 à 1850.	9494 el.	1651 stuks
1850 à 1851.	10529 »	1465 »
In hetzelfde jaar is, van het opgebroken spoor bij Driebergen, verwerkt	401 »	3218 »
1851 à 1852.	17050 »	1742 »
1º. Mei à 31 September 1852 . . .	6578 »	1494 »
of te zamen. .	44052 el.	9570 stu[ks]
hiervan aftrekkende het verwerkte oud hout ad.	401 »	3218 »
Blijft voor het nieuwe hout. .	43651 el.	6352 st[uks]

De lengte spoor waarin die vernieuwing en verwisseling heeft p[laats] gehad kan op ruim 60,000 ellen spoor worden berekend, zoodat o[n]veer $1/3$ der strekhouten en $1/10$ der dwarshouten in het aangegeven tijd[vak] tusschen Amsterdam en Driebergen is vernieuwd geworden.

Van het bereide hout tusschen Driebergen en Arnhem, hetwelk thans [een] ouderdom van 8 jaren telt en eene lengte bedraagt van ongeveer 58,000 el, is slechts de onbeduidende lengte van 80 el strekhout vernieuwd gewo[rden].

Bij de gedane inspectie van 20 en 21 October is mij gebleken, dat [het] roosterwerk tusschen Amsterdam en Driebergen in voldoenden sta[at] en in den laatsten tijd aanzienlijk is verbeterd. Hier en daar vind[t men] wel eenige balken waarvan het spint gedeeltelijk is vergaan, maar [ner]gens vonden wij eenig gevaarlijk punt; overal had een behoorlijk on[der]houd plaats, en de directie stelde zich voor dat binnen eene maand [de] weg in volkomen orde zou zijn gebragt.

In de veen- en derrieachtige gronden heeft in dit jaar eene belangrijke [ver]aanhooging plaats gehad, die op sommige deelen wel eene el heeft [bedragen].

dragen. Het heeft veel moeite en inspanning gekost om die aanhooging tijdens de exploitatie te verrigten.

Op het gedeelte van den weg tusschen Driebergen en Arnhem was het mij een waar genoegen te ondervinden dat al de houten onderlagen, niettegenstaande de onbeduidende vernieuwing die daar heeft plaats gehad, nog in zeer goeden staat verkeeren. Zelfs het spint dezer greenen balken heeft nog niet geleden.

Wij hebben daarin het bewijs gevonden dat de bereiding volgens *Bethells* patent, die op mijn voorstel (*) in 1844 heeft plaats gehad, op eene zeer bevredigende wijze aan onze verwachting heeft voldaan.

Het kwam mij evenwel voor, dat de olie door de kracht van de zon eenigzins uit het hout trekt, daar de gedeelten onder den grond beter dan de bovenvlakten van het hout met olie waren doordrongen gebleven.

Hoe lang die houten nog kunnen liggen is niet met juistheid te zeggen; zonder overdrijving zal dit nog wel op 4 à 6 jaren, en welligt op meer, te stellen zijn.

De eindverbindingen der spoorstaven van den Rhijnspoorweg zijn, even als bij zoo veel andere spoorwegen, bij ondervinding gebleken geene genoegzame sterkte aan te bieden.

Ook hier drukken de spoorstaven in het hout, en geeft dit bij hare einden aanleiding tot aanstooten van de locomotief- en rijtuigwielen.

Op vele plaatsen is hierin voorzien, door het aanbrengen van eiken platen. In den laatsten tijd heeft men daartoe gegoten ijzeren stoelplaten aangebragt, die aanvankelijk zeer goed schijnen te voldoen.

Op de meest noodige plaatsen is dergelijke verbetering aangebragt, waarmede men nog dagelijks voortgaat.

Het materieel voor de exploitatie werd door mij nagezien en draagt blijken van een zorgvuldig onderhoud.

De radkransen of flensen der locomotieven en rijtuigen werden door mij gemeten op 5/4 Engelsche duim of 0,0325 el.

De snelheid voor de beweging der treinen aangenomen, overtreft niet een maximum van 45 Nederlandsche mijlen in het uur.

In allen opzigte geloof ik dat het vervoer op den Rhijnspoorweg als zeer veilig is te beschouwen, en alleen geheel onvoorziene toevallen oorzaak van ongelukken zouden kunnen zijn.

Ik vertrouw door het bovenstaande in dezen genoegzaam aan het door Uwe Excellentie van mij verlangde te hebben voldaan.

De Inspecteur van den Waterstaat,
L. J. A. van der Kun.

(*) Zie mijn rapport van 4 November 1843, n°. 4092.

MINISTERIE VAN BUITENLANDSCHE ZAKEN.

Volgens een van Zijner Majesteits Minister Plenipotentiaris te Stockholm ontvangen berigt, is, bij eene bekendmaking voorkomende in de officiële Zweedsche courant van den 22sten October jl., het bij besluit van 17 Augustus jl. uitgevaardigd verbod van invoer van horenvee uit Holstein in Zweden, opgeheven, naar aanleiding der ontvangene berigten wegens het ophouden der longziekte onder het vee in genoemd Hertogdom.

BUITENLANDSCHE BERIGTEN.

FRANKRIJK.

De Senaat is den 4den dezer bijeengekomen om, overeenkomstig het decreet van zamenroeping, de noodzakelijkheid van eene wijziging der constitutie te onderzoeken. De voorzitter, de maarschalk Jerôme Bonaparte, opende de zitting met eene aanspraak: hij betoogde dat Frankrijk aan bestendigheid in het staatsgezag en de instellingen behoefte had, en dat Prins Lodewijk Napoleon nu sedert vier jaren zoo verdienstelijk en zoo veel beter dan de naast voorafgegane regeringen het bewind had gevoerd, dat hij met duurzaam gezag bekleed verdiende te worden. Daarna verliet hij den voorzittersstoel, daar hij het onkiesch achtte in eene aangelegenheid als de aanhangige, die zijn geslacht betrof, invloed op de besluiten des Senaats te willen uitoefenen. Vervolgens werd een voorstel tot wijziging der constitutie door tien leden ingediend en, nadat door eene boodschap van den Prins-President de instemming der uitvoerende magt gebleken was, in handen gesteld eener commissie van senaatsleden tot onderzoek en rapport.

De evengemelde boodschap van den Prins-President is van den 4den dezer gedagteekend en luidt aldus: Mijne heeren de senaatsleden, de natie heeft haren wil om het Keizerschap te herstellen, luide aan den dag gelegd. Vertrouwende op uwe vaderlandsliefde en doorzigt, heb ik u zamengeroepen om naar de bestaande wetsbepalingen over deze gewigtige vraag te beraadslagen en aan uwe zorg de regeling op te dragen van de nieuwe orde van zaken. Zoo gij daartoe besluit, zult gij gewis met mij van oordeel zijn dat de constitutie van 1852 in stand moet blijven, en dan zullen de onmisbaar geachte wijzigingen hare grondslagen onaangeroerd laten. De in overweging zijnde verandering zal voornamelijk den vorm betreffen; en met dat al is de wederaanneming van het keizerlijk wapenschild voor Frankrijk iets van oneindig groote beteekenis. In de herstelling toch van het Keizerschap vindt het volk een waarborg voor zijne belangen en eene voldoening voor zijnen regtmatigen trots: die herstelling stelt 's volks belangen veilig door de onzekerheden der politieke toekomst weg te nemen, door het omwentelingstijdperk te sluiten, door nogmaals de veroveringen der omwenteling van 1789 onaantastbaar te verklaren; zij is eene voldoening voor 's volks regtmatigen trots, omdat het volk door de vrije en welberaden herstelling van hetgeen 37 jaren geleden door het vereenigd Europa met gewapenderhand in een voor het vaderland rampspoedigen tijd omvergeworpen werd, eene edele wraak voor het doorgestane ongeluk neemt zonder slagtoffers te maken, zonder iemands onafhankelijkheid te bedreigen, zonder den wereldvrede te storen. Ik ontveins mij echter niet hoe gewaagd het is, thans de kroon van Napoleon aan te nemen en zich op het hoofd te zetten; doch deze beduchtheid vermindert door de gedachte dat ik mij op zoo menigen grond den vertegenwoordiger van de volkszaak en den volkswil mag noemen, en dat alzoo de natie, door mij te kroonen, in de daad zich zelve de kroon opzet."

Het ingediende voorstel tot wijziging der constitutie luidt aldus:

» Art. 1. De Keizerlijke waardigheid wordt hersteld. Lodewijk Napoleon Bonaparte is Keizer der Franschen, onder den naam van Napoleon III.

» Art. 2. De Keizerlijke waardigheid vererft in de regtstreeksche eigene en wettige nakomelingschap van Lodewijk Napoleon Bonaparte, van man op man, naar de orde van eerstgeboorte en met altijddurende uitsluiting der vrouwen en harer nakomelingen.

» Art. 3. Lodewijk Napoleon Bonaparte kan, indien hij geen mannelijk kroost heeft, de eigene en wettige kinderen en afstammelingen in de mannelijke lijn van de broeders van Keizer Napoleon I aannemen. De vormen en voorwaarden der aanneming zullen bij senaatsbesluit worden geregeld. Indien na de aanneming aan Lodewijk Napoleon mannelijk kroost geboren wordt, kunnen zijne aangenomen zonen eerst na zijne eigen en wettige afstammelingen geroepen worden om hem op te volgen. De opvolgers van Lodewijk Napoleon Bonaparte en hunne afstammelingen mogen geen zonen aannemen.

» Art. 4. Bij ontstentenis van een eigen en wettigen of aangenomen erfgenaam van Lodewijk Napoleon Bonaparte, is de keizerlijke waardigheid toegevallen en opgedragen aan Jerôme Napoleon Bonaparte en aan zijne eigen en wettige nakomelingen, gesproten uit zijn huwelijk met de Prinses Catharina van Wurtemberg, van man op man, naar orde van eerstgeboorte en met altijddurende uitsluiting der vrouwen en harer afstammelingen.

» Art. 5. Bij ontstentenis van een eigen en wettigen of aangenomen erfgenaam van Lodewijk Napoleon Bonaparte, en bij ontstentenis van een eigen en wettigen erfgenaam van Jerôme Napoleon Bonaparte en van zijne afstammelingen, zal bij een organiek senaatsbesluit, hetwelk aan den Senaat wordt voorgedragen door de ministers, die zich daartoe, met toevoeging der alsdan in dienst zijnde voorzitters van den Senaat, van het Wetgevend Ligchaam en van den Staatsraad, tot regeringsraad vormen, en hetwelk vervolgens aan eene volksstemming wordt onderworpen, een Keizer benoemd en de erfopvolging in zijn geslacht geregeld worden, van man op man, met altijddurende uitsluiting der vrouwen en harer nakomelingen. Tot dat de verkiezing van den nieuwen Keizer haar beslag heeft bekomen, worden de staatszaken bestierd door de in functie zijnde ministers, die zich tot eenen regeringsraad vormen en bij meerderheid der stemmen besluiten.

» Art. 6. De leden van het geslacht van Lodewijk Napoleon Bonaparte, die in het geval kunnen komen van tot de opvolging geroepen te worden, en hunne afstammelingen van elke kunne, maken deel uit van het keizerlijk geslacht. Hunne stelling wordt bij een senaatsbesluit geregeld. Zij mogen niet huwen zonder magtiging des Keizers. Een zonder die magtiging aangegaan huwelijk brengt het verlies mede van alle regt op de erfopvolging, zoowel voor hem die het aangaat als voor zijne nakomelingen. Indien echter dit huwelijk door den dood ontbonden wordt zonder dat kinderen uit hetzelve aanwezig zijn, komt de prins die het aangegaan had, weder in het bezit van zijne aanspraken op de erfopvolging. Lodewijk Napoleon Bonaparte bepaalt de titels en den staat der andere leden van zijn geslacht. De Keizer heeft een onbeperkt gezag over al de leden van zijn geslacht. Hij regelt hunne pligten en verbindtenissen bij verordeningen die kracht van wet hebben.

» Art. 7. De constitutie van den 14den Januarij blijft in stand in alle met dit senaatsbesluit niet strijdige bepalingen; zij zal niet gewijzigd kunnen worden dan op de door haar zelve bepaalde wijze.

» Art. 8. Het volgende voorstel zal aan het volk ter goedkeuring worden voorgelegd in de door het decreet van 2 en dat van 4 December 1851 bepaalde vormen: » Het volk wil de herstelling der Keizerlijke waardigheid in den persoon van Lodewijk Napoleon Bonaparte » met erfopvolging in zijne regtstreeksche, eigene en wettige of aangenomen nakomelingschap en bij ontstentenis daarvan in de regtstreeksche, eigene en wettige nakomelingschap van Jerôme Napoleon » Bonaparte, zoo als die geregeld is bij het senaatsbesluit van den .. » November 1852".

Een Belgisch dagblad hetwelk meermalen van hetgeen bij den Franschen Senaat met gesloten deuren behandeld wordt, snel en juist onderrigt is, berigt nog het volgende: » Nadat het voorstel tot wijziging der constitutie voorgelezen was, hebben de senaatsleden zich naar hunne afdeelingen begeven om eene commissie te benoemen die het voorstel onderzoeken en daarover verslag uitbrengen moet. In de afdeelingen heeft de discussie niet veel langer dan een uur geduurd, maar zij schijnt vrij levendig geweest te zijn. Het gevoelen dat den Keizer volle vrijheid moest worden gelaten om zijnen opvolger te benoemen, vond vele voorstanders. Tot leden der commissie zijn vervolgens verkozen: in de eerste afdeeling de kardinaal Dupont en de heer Troplong, die beide het voorstel goedgekeurd hadden; in de tweede afdeling de heer Lariboisière, die tegen, en de heer d'Argout, die vóór het voorstel is; in de derde afdeeling de heeren Cambacères en Regnauld de St. Jean d'Angely, beide tegen; in de vierde afdeeling de heeren d'Hautpoul en Leverrier, waarvan de eerste voor en de andere tegen het voorstel had gesproken; in de vijfde afdeling eindelijk de kardinaal Donnet en de heer Mortemart, beiden tegen. Er zijn dus in de commissie vier stemmen voor en zes tegen het ontworpen senaatsbesluit.

» De heeren Baroche, Rouher en Delangle zijn door de regering benoemd om van harentwege bij den Senaat het voorstel te verdedigen. Deze keuze schijnt niet veel goeds te beloven voor de belangen van Koning Jerôme en zijnen zoon en voor hunne uitzigten op den keizerlijken troon; velen meenen daarin grond te zien om te denken dat de Prins-President geen langdurigen strijd tegen den Senaat zal voeren om de erfelijkheid in de familie van des Keizers broeder te verdedigen, en zij vreezen dat deze voor hen althans onverwachte loop der zaak aanleiding zoude kunnen geven tot scheuringen in het geslacht der Bonapartes."

BELGIE.

De regering heeft, gelijk reeds is gemeld, in de zitting der Kamer van Volksvertegenwoordigers van den 29sten October jl. een wets-ontwerp ingediend betreffende het aanleggen van eenen spoorweg van Antwerpen tot de Nederlandsche grenzen. Het eenig artikel van dit ontwerp bepaalt, dat de regering gemagtigd wordt, aan den heer Lodewijk Gihoul, grondeigenaar, woonachtig te Brussel, concessie te verleenen voor het tusschen Antwerpen en de Nederlandsche grenzen begrepen gedeelte eener spoorweglinie van Antwerpen op Rotterdam met eenen tak naar Breda, en wel op de voorwaarden die in overeenkomsten tusschen hem en den minister van openbare werken zijn vastgesteld.

De memorie van toelichting zegt dat de heer Gihoul zich belast met het bedoelde gedeelte der spoorwegonderneming op dezelfde voorwaarden als met het gedeelte op Nederlandsch grondgebied, en

dat hij zonder eenige tusschenkomst van regeringswege, hetzij in den vorm van een subsidie of van de waarborging van een minimum van rente, den weg zal aanleggen; dat de loop der baan in Belgie nog niet bepaald is, maar dat zij waarschijnlijk over of langs Capellen en Calmpthout zal loopen op Esschen, en acht- of negen en twintig kilometers lang zal zijn. De memorie besluit aldus:

» De regering meent dat de voorwaarden der concessie zoo geregeld zijn dat daartegen geen gegrond bezwaar kan worden geopperd; zij zijn buitendien in overleg tusschen de Belgische en de Nederlandsche regering vastgesteld, en zouden alzoo niet gevoegelijk kunnen worden gewijzigd zonder de Nederlandsche regering daarin te kennen. Ook schijnt voor eene wijziging der overeengekomen voorwaarden te minder grond te bestaan, daar zij van de bedingen onder welke tot nog toe in Belgie concessie voor spoorwegondernemingen verleend is, alleen verschillen door eene grootere mate van strengheid en door dat zij nog meerdere waarborgen bevatten voor de snelle en volledige uitvoering der werken en de regelmatigheid, snelheid en veiligheid der dienst."

— Bij de wet van 3 April jl. werd, gelijk men weet, de regering gemagtigd boven de gewone uitgaven voor het departement van oorlog, fr. 4,700,000 te besteden tot buitengewone uitgaven voor het krijgswezen; deze som was bestemd tot aanvulling van verscheiden leemten die, vooral ten gevolge der bezuinigingen op het budget van oorlog, in 's lands verdedigingsmiddelen bestonden. Zij werd bewilligd zonder aanwijzing van de onderdeelen der begrooting tot verhooging waarvan zij strekken zoude, maar daarvan moest niet dan naar gelang der behoefte en telkens krachtens een koninklijk besluit gebruik gemaakt worden. Bij een koninklijk besluit van den 28sten October jl. is het overschot dier som, ten bedrage van fr. 785,000, voor het departement van oorlog beschikbaar gesteld.

DUITSCHLAND.

De rede, met welke de Oostenrijksche minister van buitenlandsche zaken de tolconferentien te Weenen op den 30sten October jl. geopend heeft, was van den volgenden inhoud:

» Mijne heeren! Zes maanden zijn verloopen sedert wij in deze zaal onze zittingen gesloten hebben. Destijds had een gewigtig en nuttig werk, de voorbereiding en verzekering der tol- en handelsvereeniging van Duitschland en Oostenrijk, ons bezig gehouden, en wij mogten met het oog op de uitkomsten onzer beraadslagingen hopen, zonder benadeeling van het gebouw der Duitsche Tolvereeniging, de eerste grondslagen voor het uitgebreidere nieuwe gebouw te hebben gelegd.

» Sedert dien tijd zijn moeijelijkheden opgerezen die wij niet mogten verwachten. Wij geven ook nu nog de hoop niet op, dat zij kunnen worden overwonnen; intusschen hebben de omstandigheden ons den pligt opgelegd ons weder te vereenigen, om gemeenschappelijk over den tegenwoordigen stand der zake te beraadslagen. Met bereidvaardigheid hebben de hier vertegenwoordigde regeringen de beweegredenen tot de uitnoodiging in overweging genomen, die de Keizer, mijn doorluchtige meester, mij gemagtigd had aan haar te doen toekomen.

» Dezelfde geest, die onze vroegere werkzaamheden bezielde, leidt ook onze tegenwoordige zamenkomst. Nog onder de omstandigheden die ons thans vereenigen, streven wij naar vereeniging der belangen van handel en verkeer van geheel Duitschland, en ook de hoop, dat onze werkzaamheden spoedig met een beloonenden uitslag bekroond zullen worden, hebben wij, ik mag het herhalen, nog altijd niet laten varen.

» Slaan wij het oog op den tijd die tusschen onze vorige en de tegenwoordige bijeenkomst verloopen is, dan kunnen wij ons met gerustelling zeggen, dat de verdrags-ontwerpen, die wij hebben opgesteld, en die uwe regeringen, mijne heeren, aan de vergadering der Staten van de Tolvereeniging medegedeeld en ter aanneming aanbevolen hebben, in ruimen kring als uitvoerlijk en doelmatig erkend zijn geworden. In het bijzonder is door ons ontwerp van een tol- en handelsverdrag een reeds door alle partijen aangenomen grondslag voor de verdere onderhandelingen verkregen, en op nieuw is algemeen het beginsel erkend, dat het door ons gewenschte tolverbond het einddoel dezer onderhandelingen moet uitmaken. Bewaren wij het vertrouwen dat eene zoo ruime mate van gemeenschappelijke overtuiging weldra de gewenschte heilzame vruchten zal dragen.

» Door de concessien, die wij ter bevordering eener algemeene overeenstemming in den meest verzoenenden geest gedaan hebben, is de nog te vervullen taak tot enkele punten beperkt geworden, waaromtrent men het langs den weg van verdere onderhandeling stellig eens zou kunnen worden. Onze regeringen hebben herhaaldelijk de bereidwilligheid aan den dag gelegd, billijke voorstellen in overweging te nemen, ten einde over het geheel van het tol- en handelsverdrag, waarvan het spoedig tot stand komen meer en meer wenschelijk blijkt te zijn, tot algeheele overeenstemming te geraken. Daardoor, dat wij van het denkbeeld afzagen, om gelijktijdig ook de grondslagen der toekomstige Tolvereeniging in verbindenden vorm vastgesteld te zien, is zelfs alle schijn van eenigen grond voor de tegenwerping weggenomen, als of de natuurlijke ontwikkeling der zaak aan den dwang van aangegane verpligtingen zou moeten onderworpen worden, als of men eene ondervinding, die slechts de toekomst kan opleveren, wilde vooruitloopen. Daartegen mag het voorzeker als eene billijke voorwaarde van die inschikkelijkheid worden geacht, dat men nu ook aan het handelsverdrag den vrijen loop late, opdat het, na ommekomst van den voor hetzelve gestelden termijn, zijne volle werking hebben moge.

» Hoe zou onder zulke omstandigheden, daar de strekking en het doel van alle verdere onderhandelingen vaststaan, het verschil over het tijdstip, waarop het handelsverdrag zal gesloten worden, een overwegend gewigt kunnen hebben? Hoe zou het op den duur eenen geheel Duitschland verdeeld houdenden invloed kunnen uitoefenen? Redenen, ontleend aan den tijd en de doelmatigheid, die kunnen verbieden zonder verwijl op de verkregen grondslagen voort te bouwen, zulke redenen zijn nergens aanwezig. Opdat men zich met Oostenrijk zoude verstaan is de toekomstige uitgebreidheid der Tolvereeniging buiten de quaestie gelaten, en al de voor onderhandelingen deswege noodige tijd is nog voorhanden.

» Daaruit volgt ongetwijfeld dat wij gegronde reden hebben de hoop op eene spoedige schikking te blijven koesteren, al mogt dan ook hare verwezenlijking niet van de hier vertegenwoordigde regeringen alléén afhangen.

» Slechts dan zouden desniettegenstaande onze wenschen verijdeld kunnen worden, wanneer aan de Tolvereeniging eene aan het doel harer stichting vreemde, en zelfs met de verdragen, waardoor de nationale band tusschen de Duitschers verzekerd werd, strijdige beteekenis mogt worden gegeven, die namelijk van Oostenrijks uitsluiting van de behartiging der gemeenschappelijke Duitsche volksbelangen. Voorzorgen te nemen voor het betreurenswaardige geval, dat de Tolvereeniging aan zich zelve niet getrouw mogt kunnen blijven, in de behoeften van het tegenwoordige te voorzien, en de wegen tot wedervereeniging voor de toekomst open te houden, dit, mijne heeren, is het door uwe regeringen als noodzakelijk erkende doel onzer tegenwoordige zamenkomst.

» In geen geval echter, en welke ook de besluiten onzer niet alhier aanwezige bondgenooten mogen zijn, mag Duitschland aan zijne handelstoekomst wanhopen. Mogt de band der Tolvereeniging in haar tegenwoordigen omvang met de daad geslaakt worden, dan zal een nieuw Tolverbond zich vormen, hetwelk eene bevolking van 48 millioen zal vereenigen; en het maakt een onderwerp van onze beraadslagingen uit, in de bijzonderheden de middelen nader vast te stellen, opdat dit nieuwe verbond, zonder stoornis in de huishouding der daaraan deelnemende Staten, zonder benadeeling van de belangen hunner onderdanen, tot stand kome op grondslagen, welke de afscheiding der tot dusverre vereenigde deelen van Duitschland zoo weinig voelbaar en bovenal zoo weinig duurzaam maken als mogelijk is.

» Ik moet het intusschen te dezer plaatse ten plegtigste herhalen: Oostenrijk wenscht de ontbinding der Tolvereeniging even weinig als de bestendiging der afscheiding op het gebied der handels-politiek, waarin tot hiertoe het eene gedeelte van Duitschland tegenover het andere volhardde; en het beseft de behoefte aan eensgezindheid en zamenwerking van de gezamenlijke leden des bondsligchaams te levendig, dan dat het niet steeds bereid zou wezen om tot het tot stand brengen der gewenschte verstandhouding de hand te leenen. Onze tegenwoordige zamenkomst strekt ten waarborg, dat de regeringen, als wier vertegenwoordigers ik u, mijne heeren, begroet, deze inzigten en bedoelingen ook als de hare erkennen. Het groote en heilzame doel, waarnaar wij streven, regtvaardigt zich zelf. Laten wij dan ook verder onze pogingen blijmoedig vereenigen, om dat doel met volharding en door verzoenende middelen te bereiken.

De Beijersche gevolmagtigde heeft op deze rede geantwoord dat hij en zijne medegevolmagtigden met de door den minister uitgedrukte inzigten van het keizerlijke kabinet volkomen instemden; dat zij met volle vertrouwen de rigting zouden volgen die door het keizerlijke kabinet aangegeven was, en dat ook zij vertrouwden dat hunne gemeenschappelijke pogingen tot een allezins voldoend, aan alle belangen beantwoordend resultaat zouden leiden.

Behalve door den Beijerschen gevolmagtigde werd de bijeenkomst door afgevaardigden van Saksen, Wurtemberg, Baden, Keurhessen, groothertogdom Hessen en Nassau bijgewoond.

— Den 4den November heeft te Berlijn de plegtige verloving plaats gehad van den Prins Frederik van Hessen-Kassel met de Prinses Maria Anna Frederika, dochter van Prins Karel van Pruissen.

ITALIE.

Het Sardinische regeringsblad berigt dat de heer d'Azeglio zijn ontslag als voorzitter van het ministerie heeft genomen.

Volgens een met den telegraaph overgebragt berigt uit Turijn van den 3den dezer, zijn de pogingen om een ministerie uit mannen van de behoudende partij te vormen, niet gelukt, en is daarop de graaf Cavour, een van de uitstekende staatslieden der liberale partij, door den Koning tot president-minister benoemd en gemagtigd zich ambtgenooten te kiezen.

ENGELAND.

De zitting der beide huizen van het Britsche Parlement is den 4den dezer geopend door den kanselier der schatkist en eenige andere door de Koningin daarmede belaste leden van den ministerraad. In het Lagerhuis is de heer Shaw Lefevre, die reeds 13 jaren de beraadslaging in de openbare vergaderingen van het Huis met algemeen erkende bekwaamheid en onpartijdigheid geleid heeft, zonder tegenkanting tot spreker of voorzitter herkozen.

ZWEDEN EN NOORWEGEN.

Volgens de laatste berigten uit Stockholm scheen de ziekte des Konings van vrij hardnekkigen aard te zijn. De koorts hield gestadig aan; echter had geene verergering van den toestand plaats gehad.

BEURS-BERIGTEN.

Parijs 4 November: 3 pcts. renten fr. 83.75; idem 5 pcts. fr. 105.50.
Londen 4 November: 3 pcts. gecons. $100\frac{3}{8}$, $100\frac{1}{2}$; Nederl. werkelijke schuld $2\frac{1}{2}$ pcts. $64\frac{3}{4}$, $64\frac{1}{2}$; idem 4 pcts. $96\frac{1}{4}$

BINNENLANDSCHE BERIGTEN.

ROTTERDAM, *den 5den November*. — Directeuren der hier ter stede gevestigde Zuidhollandsche Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen hebben in hunne vergadering van heden besloten te doen uitreiken:

aan den kapitein-luitenant ter zee H. J. van Maldeghem, kommanderende Zijner Majesteits stoomschip *Merapi*, de groote gouden medaille;

aan J. P. G. Muller, luitenant ter zee eerste en G. van Hecking Colenbrander, luitenant ter zee tweede klasse, ieder de gewone gouden medaille, en

aan D. J. Wijngard, schipper aan boord van gemeld stoomschip, de groote zilveren medaille en loffelijke getuigschriften, benevens één honderd gulden, om onder de manschappen, die mede de sloep, waardoor de redding is geschied, bemand hebben, te verdeelen, — voor het op den 25sten Julij jl., door bijzondere pogingen en spoedig aanwenden van allerdoelmatigste middelen, redden en veilig te Batavia aan wal brengen van zestien personen, hebbende reeds negen, waaronder zich een passagier bevond, hunnen dood in de golven gevonden, zijnde de equipagie van het op het westelijk rif van het Prinsen-Eiland gestrande en totaal verbrijzelde Nederlandsche barkschip *Johan Jacob*, gevoerd door kapitein L. van Geelkerken, hier ter stede te huis behoorende.

Zoo ook aan D. Boelhouwer, voerende het Nederlandsche barkschip *Java's Welvaren*, te huis behoorende te Amsterdam, de zilveren medaille, benevens getuigschrift, voor het op den 27sten Junij, op ongeveer 46° 36' Z. Br. en 51° 50' W. L. redden der equipagie, bestaande uit 14 personen, van het in een zinkenden staat verkeerenden Engelsche barkschip, genaamd *Paramatta*, gevoerd door kapitein W. Curran, komende van Callao en bestemd naar Delaware, en hen veilig te Valparaiso aan land te brengen.

Terwijl aan het fonds ten behoeve der op Helvoet wonende weduwen van verongelukte zeelieden de som van drie honderd gulden is bijgedragen, zoo als mede aan onderscheidene weduwen, wier echtgenooten in zee zijn verdronken, onderstand uit het zoo weldadig fonds van wijlen Mejufvrouw Ida Maria de Raath is verleend.

(*Nieuwe Rotterdamsche Courant.*)

Blijkens een, onder dagteekening van den 9den October jl., van Zijner Majesteits consul-generaal te HAVANNAH ontvangen schrijven, was de cholera aldaar sterk aan het afnemen, en liet het zich aanzien, dat deze ziekte weldra, voor het tegenwoordige, geene slagtoffers meer zoude maken.

Met dit en het vorig nommer der *Staats-courant* zijn verzonden:
1°. vel 7 en 8 van het BIJBLAD I, inhoudende het verslag van het verhandelde in de zitting der Eerste Kamer van den 3den November jl.; en
2°. vel 64 der *Bijlagen* van het BIJBLAD II, eenige laatstelijk voor de Tweede Kamer gedrukte stukken behelzende.

Den 6den November is verzonden n°. 186 van het STAATSBLAD.

Van wege het Departement van Justitie is verzonden pag. 645 — 660 van het *Algemeen Politieblad*.

ADVERTENTIEN.

MINISTERIE VAN JUSTITIE.

*** De Minister van Justitie brengt ter kennis van het Publiek, dat bij de Boekverkoopers *van Weelden & Mingelen*, te 's Gravenhage, tegen den prijs van f 1.20, is verkrijgbaar gesteld de ter Algemeene Landsdrukkerij in folio gedrukte *Geregtelijke Statistiek van het Koningrijk der Nederlanden van den jare 1851*.
's Gravenhage, den 25sten October 1852.

STEENS.

MINISTERIE VAN MARINE.

AANBESTEDING VAN EIKEN- EN ANDERE HOUTWAREN.

De Minister van Marine, van voornemen zijnde, om op Donderdag den elfden November 1852, bij Inschrijving, aan de minst aannemenden te doen Aanbesteden de Levering van de hierna te vermelden Eiken- en andere Houtwaren, bij de Directie der Marine te Amsterdam voor 's Rijks dienst benoodigd, te weten:

N°. 1.	Eiken	Balken,
2.	Eiken	Knieën,
3.	Eiken	Balkplaten,
4.	Riga-Rondhouten,	
5.	Amerikaansche	Balken,
6.	Amerikaansche	Dekdeelen,
7.	Greenen Balkdeelen,	

brengt ter kennis van de Gegadigden, dat de Inschrijvings-Biljetten, op gezegeld papier geschreven, vóór of uiterlijk op Donderdag den elfden November 1852, des middags vóór twaalf ure, franco aan het Ministerie van Marine te 's Gravenhage zullen moeten worden bezorgd.

Deze Biljetten zullen moeten bevatten eene naauwkeurige opgave van de prijzen, voluitgeschreven, waarvoor men de Levering van de voormelde Artikelen wil aannemen, benevens de namen der Inschrijvers en die der Borgen en hunne woonplaatsen, terwijl op het adres zal vermeld moeten worden de benaming en het nommer van het Artikel, waarop de Inschrijving geschiedt.

De Inschrijvings-Biljetten welke op ongezegeld papier geschreven zijn, zullen niet in aanmerking genomen worden, noch ook die, waarop zich doorhalingen of veranderingen bevinden, terwijl er geene bijcondien in aanmerking zullen worden genomen.

De Voorwaarden waarop deze Aanbesteding zal geschieden, liggen ter lezing aan het Ministerie van Marine te 's Gravenhage, bij de Directien der Marine te Amsterdam te Willemsoord, en te Vlissingen en almede ten Burele van den Commissaris des Konings in de Provincie Gelderland, en ter Secretarie van het Gemeentebestuur te Rotterdam.
's Gravenhage, den 28sten October 1852.

De Minister voornoemd,
J. ENSLIE.

BERIGT AAN ZEEVARENDEN.

De Minister van Marine
Brengt ter kennis van belanghebbenden dat, volgens een van den Nederlandschen consul te *Buenos-Ayres* ontvangen berigt; aldaar is bekend gemaakt, dat het licht van den vuurtoren, opgerigt op den top van *Montevideo* aan den ingang der *Plata-rivier*, met den 16den Augustus dezes jaars is ontstoken, welk licht een draaivuur met verduisteringen .. 162 varas (486 Spaansche voeten) of ruim 186 Nederlandsche ellen boven den waterspiegel verheven en op eenen afstand van omstreeks 7 Duitsche mijlen zigtbaar.

De verduistering van het licht is gedurende 2 minuten en 50 seconden; het is zigtbaar gedurende 1 minuut 10 seconden, makende alzoo te zamen de geheele verwisseling 4 minuten.

Het is gelegen op 34° 52′ 30″ zuiderbreedte en 49° 56′ 48″ lengte west van *Cadix* of 56° 14′ 10″ west van *Greenwich*.
's Gravenhage, den 5den November 1852.

De Minister voornoemd,
J. ENSLIE.

BERIGT AAN ZEEVARENDEN.

De Minister van Marine brengt ter kennis van belanghebbenden dat, ten gevolge der gegevene bevelen, eene opneming van de *Eijerlandsche Gronden* heeft plaats gehad, welke ondiepten alsnu in kaart zullen gebragt worden.

Inmiddels worden de onderstaande opgaven en berigten, ten aanzien van dat gedeelte der Kust en gronden, al dadelijk medegedeeld: de diepte van vijf vadem, bij gewoon laag-watergetij, strekt zich uit langs de Kust ..r, nagenoeg N. O. en Z. W. à N. O. t. O. en Z. W. t. W.; van bij *de Koog* op *Texel*, buiten of Zeewaarts van de *Eijerlandsche Gronden* om, tot tegen de *Horst*, zijnde de vlakke hoek van *Vlieland*.

Gezegde diepte bevindt zich;
1°. in het W. N. W. van de *Koog* op $1/3$ Duitsche mijl afstand;
2°. buiten de Westelijke punt der *Eijerlandsche Gronden* in het W. N. W. op klein $2/3$ mijl afstand van den Kijkpaal, welke in het duin van het *Eijerland* bij het zoogenaamde Posthuis staat;
3°. in het N. W. van den Kijkpaal op $3/4$ mijl in het N. N. O. van den Kijkpaal op eene kleine mijl afstand en langs de droog liggende *Horst* gemiddeld $1/3$ mijl Zeewaarts, neemt de diepte overigens vrij spoedig aan en naar de Kust en tegen *de Horst*, naar *Vlieland* meest al vlak zijnde, langzaam af.

Hetgeen men de benaming der *Eijerlandsche* gronden geeft, is eigenlijk alleen het smalle gedeelte, slechts met laag water droog vallend, Westeinde of punt der *Horst* (*Vlieland*). Van tegenover de *Koog* voorbij het *Eijerland*, en langs *de Horst*, heeft men aldaar geene zeer uitkomende kennelijke of vaste verkenningsvoorwerpen in de nabijheid, dan alleen het duin, zelfs voor de meer of goed bekenden op de Kust.

Hoewel deze hier, boven de vijf vadem diepte zuiver is, en door bekenden zeer nabij, naar gelang van weêr en wind, kan genaderd worden, zoo wordt echter in het algemeen, vooral door kleine Zeeschepen, dat gedeelte der Kust dikwijls veel te digt genaderd, en zelfs zeer gewaagd nabij de Kust en gronden gezeild, hetgeen al ligtelijk door uitschieten van wind en misleiding van stroom, aldaar niet zeer goed bekend zijnde, zoowel bij dag als bij nacht, het aan den grond raken en het letterlijk verzeilen van Schepen ten gevolge heeft.

Ter meerdere zekerheid en spoediger verkenning, zoo van het eiland *Texel* als van het *Eijerland* en de *Eijerlandsche Gronden*, zoomede ter waarschuwing, om de Schepen hier verder van de Kust te doen afhouden, wordt dienstig geacht een houten Kaap van voldoende hoogte, voorzien van twee ramen of schermen, daar te stellen, en wel op den Westhoek van de *drooge Horst* op *Vlieland*, aldaar ook wel *Robbebol* genaamd, welke, zelfs bij gewoon springtij, niet ondervloeit of het hoogste is.

Wat de verlichting voor de Kust aldaar aangaat, deze mag als zeer voldoende beschouwd worden, zijnde bij ondervinding in dit jaar gebleken, dat bij gewoon vurenzigt goed te zien is:
1°. het licht van *Vlieland* in Zee, bij en buiten *de Eijerlandsche Gronden;*
2°. ook het draailicht van *Terschelling*, als men in het N. N. O. van den Kijkpaal is, in 5 vadem diepte, welk licht wordt gezien op 4 mijlen afstand;
3°. het licht van *Kijkduin*, dat van om de West zigtbaar blijft, tot het achter den Westhoek der duinen van *Texel* geraakt, zijnde in het Z. t. W. à Z. $3/4$ W. het oog 2.5 el boven water; ook wordt dat licht wijders nog steeds over het duin gezien, het oog 11 ellen boven water verheven tot in het Z. t. W. $1/2$ W. in $8 1/2$ vadem water, goed $1/4$ Duitsche mijl uit den wal van *Texel*, den toren van de *Westen* dan nagenoeg in het Z. Z. O. hebbende.

Er blijft alzoo slechts een zeer klein gedeelte van weinig of geringe beteekenis, en tegen de Kust van *Texel*, overig, waar bij gewone omstandigheden van vurenzigt, geen licht zigtbaar is, hetgeen, voor de Zeevarenden met de vereischte en gewone zeemanschap aldaar zeilende geen bezwaar kan geven.

Bij de voorgenomene verbetering van het Kustlicht op *Kijkduin*, door het plaatsen aldaar hooger op den vuurtoren van een krachtig Catadioptriek Kustlicht van de 1e. grootte, welk verbeterd en verhoogd licht aanmerkelijk verder zigtbaar zal zijn, bestaat tevens het voornemen, in verband tot het zeer heldere Kustlicht van *Vlieland*, deze twee Kustlichten, door middel van Snijdingslijnen op de Kaart, de juiste ligging der *Eyerlandsche Gronden* en de nabijheid derzelve den Zeeman te doen aangeven.

De opgegevene Kompasstreken zijn alle miswijzend.
's Gravenhage, den 27sten October 1852.

De Minister voornoemd,
J. ENSLIE.

BERIGT AAN ZEEVARENDEN.

De Minister van Marine brengt ter kennis van belanghebbenden, dat blijkens eene door het Deensche Ministerie van Marine, onder dagteekening van den 10den dezer uitgevaardigde bekendmaking, op den Noord-Westelijken hoek van het kleine Eiland *Seiro* (*Gniben* genaamd), op 55° 55′ 10″ N. Br. en 11° 5′ 9″ O. L. van Greenwich een draaijend Lamplicht zal ontstoken worden, op cenen Toren, 50 voet boven den beganen grond en 100 voet boven de oppervlakte der Zee verheven. Dit nieuwe Kustvuur, dat voor het eerst op den 25sten dezer maand ontstoken en vervolgens op gelijken tijd als de overige Kustlichten des Lands brandende zal gehouden worden, namelijk van een half uur na Zonsondergang tot Zonsopgang, bestaat uit 9 Lampen met Lichtkaatsers die in 6 minuten tijds eene omdraaijing volbrengen, zoodanig dat zij om de twee minuten een sterk schijnsel geven dat 12—15 seconden duurt.

Dit vuur verlicht den geheelen horizon, op eenen afstand van $3 1/2$ tot 4 mijlen.
's Gravenhage, den 28sten September 1852.

De Minister voornoemd,
J. ENSLIE.

*** De Commissaris des Konings in de provincie Zuidholland
Brengt ter kennis van de belanghebbenden, dat, uit hoofde van vernieuwingen aan de vlotbrug over het Zederikkanaal in den Biezenpolder, onder de Gemeente Vianen, de doortogt aldaar zal zijn afgesloten van den 15den November tot den 11den December aanstaande, terwijl gedurende dien tijd de gemeenschap zal kunnen worden onderhouden over de vlotbruggen aan Bloemendaal en het Hoogeland.
's Gravenhage, den 6den November 1852.

De Commissaris des Konings zoornoemd,
VAN BYLANDT.

*** Curatoren van 't Stads Gymnasium te Gouda brengen ter kennisse van de belanghebbenden, dat de Raad dier Gemeente heeft besloten tot het Aanstellen bij genoemd Gymnasium van eenen Doctor in de Letteren, aan wien het Onderwijzen der Nederduitsche Taal en Letterkunde en der Historische Wetenschappen zal worden opgedragen, tegen eene jaarwedde van zeven honderd gulden; en noodigen mitsdien allen, welke voor die betrekking in aanmerking wenschen te komen, uit, om zich persoonlijk vóór den 27sten dezer maand bij Curatoren aan te melden.
Gouda, 1 November 1852.

Curatoren voornoemd,
M. F. HOFFMAN.
President,
C. C. KROM.
Secretaris.

** Het Collegie van Regenten over de Gevangenissen te Amersfoort zal, op Zaturdag den 13den November 1852, des middags ten twaalf ure, in deszelfs Vergaderkamer aan het Huis van Arrest, overgaan tot de publieke Aanbesteding der Voeding en Verpleging der Gevangenen over het jaar 1853, waarvan de Voorwaarden ter inzage liggen te Utrecht in het Logement het Vergulde Poortje op de Neude en te Amersfoort in het Logement de Zwaan

Het Collegie voornoemd,
GALLÉ.
Namens hetzelve.
L. C. E. E. FOCK,
Secretaris.

PLAATSELIJKE BESTUREN.

OPENBARE AANBESTEDING.

Burgemeester en Wethonders der stad Utrecht zullen op Zaturdag den 13den November 1852, des namiddags ten een ure, ten Stadhuize, in het openbaar Aanbesteden de Leverantie van:

1°. eene partij Straatkeijen uit de Steengroef van Vögelkauler;
2°. een aantal Lessine-of Quenastkeijen.

Het Bestek en de Monsters liggen ter inzage aan Stads-Magazijn achter Klarenburg.

In kennisse van mij.
De Secretaris der Stad Utrecht,
H. G. RÖMER.

** Commissarissen van den Straatweg tusschen Rotterdam en Hillegersberg zullen op Donderdag den 18den November 1852, des namiddags ten 5 ure, in de Herberg het Wapen van Holland, te Hillegersberg, ten overstaan van den aldaar gevestigden Notaris van den Berg, in het openbaar Verpachten:

Het Tolgeld, aan de Gabelle op voormelden Weg in te vorderen over de jaren 1853 tot en met 1855.

Nadere Inlichtingen zijn te bekomen ten Kantore van genoemden Notaris.

GEREGTELIJKE AANKONDIGINGEN.

** Bij Acte van den 28sten October 1852, en den 29sten dier maand geregistreerd, is door den Edel Achtbaren Heer Kantonregter te Almelo, in de provincie Overijssel, achtervolgens Artt. 481 en volgende van het Burgerlijk Wetboek, en ten einde als aldaar, aan den Ondergeteekenden *Jurjan Rhee*, wonende te Almelo, Zoon van *Antony Rhee* en Vrouw *Anna Maria Bruijns*, beiden te Almelo overleden, verleend Handligting, tot het drijven van nering en handel, als Winkelier in Kruidenierswaren en andere waren of goederen van vreemden en inlandschen oorsprong of arbeid, en als Koopman in Granen en andere Zaden, tot het sluiten van alle verbindtenissen daartoe betrekkelijk (met uitzondering alléén van de vervreemding en bezwaring zijner vaste goederen), en voorts tot de geheele ontvangst, de uitgave van en de beschikking over zijne inkomsten.

Geschiedende hiervan Aankondiging, ingevolge Art. 486 van opgenoemd Wetboek.

JURJAN RHEE.

** Bij Verklaring op den 1sten November 1852 voor den Edel Achtbaren Heer Kantonregter te Haarlem afgelegd, heeft de Heer *Joannes Hendricus van Hees*, Apotheker, wonende te Haarlem, aan zijn Minderjarigen Zoon *Hermanus Bernardus van Hees* Handligting verleend, tot het uitoefenen van een Fabriek in Sigaren, en den Handel daaraan verbonden; alles op den voet van Art. 484 van het Burgerlijk Wetboek.

BEURSPRIJS VAN SCHULDBRIEVEN.

Amsterdam, 5 *November* 1852.

NEDERLAND. — Werk. Schuld $2\frac{1}{2}$ pct. $63\frac{3}{16}$; dito 3 pct. $76\frac{5}{16}$ dito 4 pct. 95; O. I. Leening 1844, 4 pct. $94\frac{1}{2}$; Amortisatie-Synd. $3\frac{1}{2}$ pct. $94\frac{1}{2}$; Handelm. $4\frac{1}{2}$ —; Haarlemmer-Meer 5 pct. —; Aand. Rhijn-spoorweg $4\frac{1}{2}$ pct. —; dito Holl. spoorweg —; Maatschappij van Weld. 4 pct. $88\frac{7}{8}$; Aand. Ned. Bank 123.

BELGIE. — Leening $4\frac{1}{2}$ pct. —; Certific. bij de Bank $2\frac{1}{2}$ pct. —; dito bij *Rothschild* $2\frac{1}{2}$ pct. $52\frac{1}{16}$ à $52\frac{1}{8}$.

FRANKRIJK. — Oblig. 3 pct. $77\frac{1}{4}$.

SPANJE. — Nieuwe [illegible] pct. [illegible]; Buitenlandsche 3 pct. —; Binnenlandsche 3 pct. $45\frac{11}{16}$ à $45\frac{3}{4}$; Certif. Coup. Sp. Com. $3\frac{3}{4}$; Amortisabele Schuld $6\frac{5}{16}$.

PORTUGAL. — Te Londen 5 pct. $41\frac{3}{16}$ à $41\frac{1}{4}$; dito 4 pct. $37\frac{3}{4}$ à [illegible]

RUSLAND. — Bij *Hope* 1798 en 1816 5 pct. 108; dito 1828 en [illegible] 5 pct. $106\frac{5}{8}$; Certific. 1831 en 1833 5 pct. $97\frac{3}{4}$; Nieuwe Engelsche $4\frac{1}{2}$ pct. $101\frac{3}{4}$; dito 1840 4 pct. [illegible]; dito *Stieglitz* $90\frac{1}{2}$ à $90\frac{5}{8}$; [illegible] dito 5de serie 4 pct. —; Certific. te Hamburg 5 pct. —; Inschrijving in Assign. 6 pct. —; Certificaten van dito 6 pct. —.

POLEN. — Oblig. 4 pct. $85\frac{1}{2}$; Aand. met Lot. fl. 300 —.

OOSTENRIJK. — Aand. met Lot. fl. 250 —; Metalliek 5 pct. $77\frac{9}{16}$ à [illegible]; Dito betaalb. Amsterdam 5 pct. $90\frac{3}{8}$; Dito Lot. [illegible] 5 pct. $89\frac{15}{16}$ à [illegible]; Dito 1847 $2\frac{1}{2}$ pct. $40\frac{3}{16}$ à $40\frac{3}{8}$; Dito 1851 $2\frac{1}{2}$ pct. $39\frac{13}{16}$ à $40\frac{1}{16}$; Weener Bank 5 pct —; Dito 4 pct. $69\frac{1}{2}$.

SARDINIE. — Bij *Hambro* 5 pct. —.

DENEMARKEN. — Dito 5 pct. —.

BRAZILIE. — Bij *Rothschild* 5 pct. —; te Londen 1843 5 pct. —.

LOUISIANA. — Bij *Hope & Co.* 5 pct. 100.

PHILADELPHIA. — Bank-Actiën —.

MEXICO. — te Londen 3 pct. $24\frac{13}{16}$.

PERU. — Dito $5\frac{1}{2}$ pct. —; Uitgestelde 1 pct. —.

GRENADA. — te Londen 2 pct. $21\frac{3}{8}$; Uitgestelde $11\frac{1}{8}$ à $11\frac{3}{8}$.

ECUADOR. — Dito $4\frac{3}{16}$.

VENEZUELA. — Dito $3\frac{1}{2}$ pct. $40\frac{3}{4}$ à 41; Uitgestelde —.

GRIEKENLAND. — te Londen 5 pct. $4\frac{1}{2}$.

MINISTERIE VAN KOLONIEN.

STAAT van Nalatenschappen en Gelden, welke onder ultimo December 1851 meer dan [illegible] jaren onder beheer van de Weeskamer te *Batavia* zijn verbleven, en, door de daarop regt hebbenden, onder overlegging van behoorlijke bewijzen van erfregt, bij de gemelde Weeskamer, door middel van eenen gemagtigde, moeten worden gereclameerd.

Namen der erflaters of ten wier behoeve bij de Weeskamer overgebragt.	Qualiteit.	Namen der erfgenamen.	Datum en plaats van overlijden.	Sedert wanneer onder beheer der Weeskamer.	Kapitalen.	Renten.	Totaal.
Steenbrugge, (de erven ab intestato van Maria Carolina) (1)	zonder beroep	niet bekend	3 Mei 1819 te Cheribon	Februarij 1846	f 305.62	f 1.68	f 307[illegible]
Robiquet, (de erven ab intestato van François Victor) geboren te l'Orient, in Frankrijk	navigateur	idem	in de maand September 1845 aan boord van het Indisch schip Jadul Hair, kapitein Sech Abdul Mochar	October 1845	3504.35	—	350[illegible]
Brauns, (de erven ab intestato van Christiaan) (2)	niet bekend	idem	sedert 30 jaren vermist	September 1845	137.78	—	[illegible]
Menny of Manny, (de erven ab intestato van [illegible])	matroos van het Nederlandsche schip Maria Johanna	idem	9 December 1845 te Weltevreden	Februarij 1846	23.97	—	[illegible]
Amuga, (de erven ab intestato van Joseph)	matroos van de vergolukte Engelsche schoener Maid of Athens	idem	22 December 1845 te Weltevreden	idem	9.68	—	[illegible]
Le Normant, (Henri Emile) (3)	zonder beroep	Sophia Elisabeth, Henriette Marie Louise en Marie Louise, August Henri, Louis en Adelaide Sophie Marie Le Normant	17 September 1839 te Batavia	September 1839	2263.36	542.63	[illegible]

(1) Deze gelden zijn afkomstig uit den boedel van Pieter Steenbrugge, overleden Januarij 1819, en zijn op die rekening blijven staan tot en toen overgeschreven op zijne dochter Maria Carolina Steenbrugge, overleden 3 Mei 1819.

(2) Deze gelden spruiten voort uit de nalatenschap van Davietina Petronella Maans, verlatene huisvrouw van Christiaan Brauns.

(3) Behalve genoemd kapitaal en renten staat deze rekening als nog te voren, per memorie met f 2800, zijnde certificaten [illegible] op het Grootboek der Nationale Werkelijke $2\frac{1}{2}$ per cent rente gevende schuld.

TE 'S GRAVENHAGE, TER ALGEMEENE LANDS-DRUKKERIJ.